

(12) NACH DEM VERFAHREN ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENSETZUNG AUF DEM GEBIET DES
PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum
Internationales Büro



(43) Internationales Veröffentlichungsdatum
15. Juli 2004 (15.07.2004)

PCT

(10) Internationale Veröffentlichungsnummer
WO 2004/058553 A1

(51) Internationale Patentklassifikation⁷: B61D 17/04,
B62D 31/02

(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/DE2003/004120

(22) Internationales Anmeldedatum:
12. Dezember 2003 (12.12.2003)

(25) Einreichungssprache: Deutsch

(26) Veröffentlichungssprache: Deutsch

(30) Angaben zur Priorität:
102 60 768.0 23. Dezember 2002 (23.12.2002) DE

(71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten mit Ausnahme von
US): SIEMENS AKTIENGESELLSCHAFT [DE/DE];
Wittelsbacherplatz 2, 80333 München (DE).

(72) Erfinder; und

(75) Erfinder/Anmelder (nur für US): ALTENBURG, Klaus

[DE/DE]; St.-Jobser-Strasse 8, 52146 Würselen (DE).
ARETZ, Walter [DE/DE]; Teupesstrasse 22, 41065
Mönchengladbach (DE). HUEPPERLING, Andreas
[DE/DE]; Briandstrasse 5, 47906 Kempen (DE). MEYER,
Gerd [DE/DE]; Reuterstrasse 54, 51375 Leverkusen
(DE). NOLTING, Gerhard [DE/DE]; Sudholzstrasse 51,
44869 Bochum (DE). WANCZURA, Stefan [DE/DE];
Langobardenstrasse 21, 45665 Recklinghausen (DE).

(74) Gemeinsamer Vertreter: SIEMENS AKTIENGE-
SELLSCHAFT; Postfach 22 16 34, 80506 München
(DE).

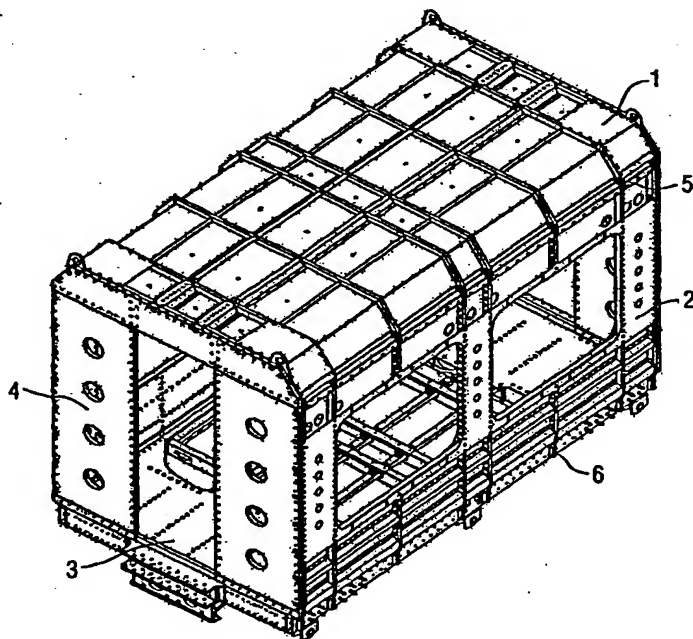
(81) Bestimmungsstaaten (national): CA, NO, US.

(84) Bestimmungsstaaten (regional): europäisches Patent (AT,
BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR,
HU, IE, IT, LU, MC, NL, PT, RO, SE, SI, SK, TR).

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

(54) Title: MODULAR CONSTRUCTION COACH BODY FOR LARGE VEHICLES, IN PARTICULAR RAIL VEHICLES FOR
PASSENGER TRANSPORT AND METHOD FOR PRODUCTION OF SUCH A COACH BODY

(54) Bezeichnung: MODULAR AUFGEBAUTER WAGENKASTEN FÜR GROSSRÄUMIGE FAHRZEUGE, INSBESONDERE
SCHIENENFAHRZEUGE ZUR PERSONENBEFÖRDERUNG, UND VERFAHREN ZUR HERSTELLUNG EINES SOLCHEN
WAGENKASTENS



(57) Abstract: The modules for the coach body are divided into module sections (1, 2, 3) and individual pre-assembled sub-assemblies (8, 9), whereby the modules are produced by joining the individual pre-assembled sub-assemblies (8, 9) to give module sections (1, 2, 3) and subsequent joining of the module sections. The joining of the individual pre-assembled sub-assemblies to give module sections or modules, the joining of the module sections to give modules and the joining of modules to give the complete coach body is carried out by means of cold joining with rapid connector elements and specially-produced connector components.

(57) Zusammenfassung: Die Module des Wagenkastens sind unterteilt in Modulsektionen (1, 2, 3) und einzeln vorgefertigte Baugruppen (8, 9), wobei die Module durch Zusammenfügen der einzeln vorgefertigten Baugruppen (8, 9) zu Modulsektionen (1, 2, 3) und anschließendes Zusammenfügen der Modulsektionen gebildet sind. Das Zusammenfügen der einzeln vorgefertigten Baugruppen zu Modulsektionen oder Modulen und das Zusammenfügen der Modulsektionen zu Modulen sowie das Zusammenfügen der Module zum kompletten

Wagenkasten erfolgt durch Kaltfügen mit Schnellverbindungselementen und speziell konstruierten Verbindungsbaugruppen.

WO 2004/058553 A1

**Veröffentlicht:**

- mit internationalem Recherchenbericht
- vor Ablauf der für Änderungen der Ansprüche geltenden Frist; Veröffentlichung wird wiederholt, falls Änderungen eintreffen

Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes und der anderen Abkürzungen wird auf die Erklärungen ("Guidance Notes on Codes and Abbreviations") am Anfang jeder regulären Ausgabe der PCT-Gazette verwiesen.

Beschreibung

Modular aufgebauter Wagenkasten für großräumige Fahrzeuge,
insbesondere Schienenfahrzeuge zur Personenbeförderung, und
5 Verfahren zur Herstellung eines solchen Wagenkastens

Die Erfindung betrifft einen modular aufgebauten Wagenkasten
für großräumige Fahrzeuge, insbesondere Schienenfahrzeuge zur
Personenbeförderung, und ein Verfahren zur Herstellung eines
10 solchen Wagenkastens.

Zwischen den Herstellern von Schienenfahrzeugen und ihren
Kunden werden immer häufiger sogenannte Local-Content-
Verträge abgeschlossen. In solchen Verträgen verpflichten
15 sich die Hersteller, bei der Fertigung ihrer Fahrzeuge einen
definierten Teil der Wertschöpfung im jeweiligen Land der
Kunden zu erwirtschaften. Dies bedeutet, dass die Montage der
Fahrzeuge zumindest teilweise im Land der Kunden erfolgt.
Dieser Trend wird sich in Zukunft verstärken, wobei auch die
20 Rohbaufertigung von Wagenkästen künftig in zunehmendem Maß
durch Local-Content-Verträge in Kundenländer verlagert wird.
Problematisch ist hierbei die Tatsache, dass im Land der
Kunden auf komplett ausgestattete Fertigungsstandorte
zurückgegriffen werden muss. Weiterhin ist der Einsatz von
25 qualifiziertem Personal vor Ort notwendige Bedingung einer
Montage von Wagenkästen bei einem ausländischen Kunden. Ein
Ziel der vorliegenden Erfindung liegt darin, Local-Content-
Verträge insbesondere im Schienenfahrzeugbau unter geringsten
Anforderungen an Ausstattung und Personal des
30 Fertigungsstandortes erfüllen zu können.

In der Schienenfahrzeugindustrie setzt sich in zunehmendem
Maß das modulare Fertigungsprinzip durch. Dabei wird ein

Fahrzeug in definierte Einzelbaugruppen (Module) unterteilt. Zu jedem Modul halten die Hersteller verschiedene Varianten bereit. Hierdurch kann auf unterschiedliche Kundenwünsche flexibel reagiert werden. Dieses modulare Prinzip findet
5 seine Grenze dort, wo Kundenwünsche durch bereitstehende Varianten nicht zufriedengestellt werden können. Durch die vorliegende Erfindung soll das Prinzip konstruktiv festgelegter Varianten einzelner Module abgeschafft werden. Stattdessen soll den Variablen eines Moduls eine Bandbreite
10 zugewiesen werden, innerhalb welcher sie frei veränderbar sind, so dass die Produkte ein Höchstmaß an Individualisierung erreichen.

Das Zusammenspiel von Local-Content und Modularisierung
15 beinhaltet als ein weiteres Problem den Transport von Modulen, welche im Land der Kunden endmontiert werden. Oft können die Module aufgrund zu großer Abmessungen nicht in Container verpackt werden. Die vorliegende Erfindung will das Konzept der Modularisierung mit dem Anspruch der
20 Containerfähigkeit der Komponenten verbinden.

Wie bereits erwähnt, greifen die Hersteller von Schienenfahrzeugen zur Erfüllung von Local-Content-Verträgen meist auf die im Land des Kunden vorhandenen
25 Fertigungseinrichtungen zurück. In diesem Fall entsteht oft die Notwendigkeit, die technische Ausstattung und die Qualifikation der Mitarbeiter am betroffenen Standort zu ertüchtigen. Dies führt zu einer Kostensteigerung und bedingt einen in der Regel unerwünschten Export von Know-how. Am
30 Beispiel von Schienenfahrzeugen mit Wagenkästen in integraler Aluminiumbauweise wird dies näher erläutert: Die partielle Fertigung entsprechender Rohbauten im Ausland bedingt den Export von Fachkompetenz in Sachgebieten wie

Schweißtechnologie und Vorrichtungsbau. Nach Fertigstellung des Rohbaus muss für anschließende Arbeitsschritte, z. B. für das Kleben beim Innenausbau und im Bereich der Fenster, häufig ebenfalls Personal ausgebildet werden.

5

Stand der Technik bei der modularen Fertigung von Schienenfahrzeugen ist die Unterteilung des Wagenkastens in große Module wie Dach, Seitenwände, Stirnwände und Untergestell. Insbesondere komplette Seitenwände, Dächer und Untergestelle sind jedoch aufgrund ihrer Abmessungen nicht containerfähig. Ein Herunterbrechen der Module auf kleinere und somit containerfähige Baugruppen ist derzeit nicht möglich. Somit können die gegenwärtigen modularen Fertigungskonzepte die Forderungen des Local-Content nicht erfüllen. Stattdessen werden Wagenkästen von Schienenfahrzeugen heute entweder beim Hersteller oder beim Kunden komplett gefertigt.

Weil beim gegenwärtigen Stand modular aufgebauter Schienenfahrzeuge individuelle Kundenwünsche nicht zufriedengestellt werden können, müssen bestehenden Modulfamilien neue Varianten hinzugefügt werden. Dies bedingt in der Regel komplette Neuentwicklungen einzelner Module. Hieraus resultiert eine Kostensteigerung einerseits durch zusätzliches Engineering sowie andererseits durch eine Zunahme des logistischen Aufwandes infolge zusätzlicher Einzelteile.

30

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, einen Wagenkasten auf möglichst einfache, kostengünstige Weise so auszubilden, dass die zuvor beschriebenen Ziele und Anforderungen erfüllt werden. Der zu schaffende Wagenkasten soll also insbesondere ohne komplette Neuentwicklungen an individuelle Kundenwünsche

4

angepasst werden können und auch bei relativ geringer technischer Ausstattung und Qualifikation des Personals am Fertigungsstandort herstellbar sein, wobei eine Transportierbarkeit in üblichen Containern zu beachten ist.

5

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß gelöst durch einen Wagenkasten mit den in Anspruch 1 angegebenen Merkmalen bzw. durch ein Verfahren gemäß Anspruch 12.

- 10 Vorteilhafte Ausgestaltungen der Erfindung sind in den jeweiligen Unteransprüchen angegeben.

Bei der vorliegenden Erfindung handelt es sich um einen in Schnellmontagetechnik modular aufgebauten Wagenkasten in

- 15 differentialer, geometrisch variabler Bauweise für insbesondere zur schienengebundenen Personenbeförderung bestimmte Fahrzeuge.

Zur Montage des Wagenkastens werden einzeln vorgefertigte

- 20 Baugruppen verwendet. Der Begriff Schnellmontagetechnik bezeichnet hier das Kaltfügen sowohl dieser Baugruppen zu Modulsektionen als auch das Kaltfügen der Modulsektionen zu vollständigen Modulen und letztlich zur Gesamtstruktur des Wagenkastens mittels Schnellverbindungselementen und speziell
- 25 konstruierten Verbindungsbaugruppen. Als Schnellverbindungselemente werden insbesondere Steckelemente wie Niete, Schließringbolzen und Blindnietmutter eingesetzt. Thermische Fügeverfahren werden bei der Schnellmontagetechnik eliminiert. Typspezifische Vorrichtungen sind weder für das
- 30 Fügen noch für die Formgebung erforderlich.

Der Begriff der Modulsektion bezeichnet bei der hier beschriebenen Bauweise z. B. einzelne Fensterfelder, aus

denen anschließend ein kompletter Seitenwandmodul
zusammengefügt wird. Somit ist das modulare Prinzip bei der
vorliegenden Erfindung unterteilt in drei getrennte Ebenen:
einzeln vorgefertigte Baugruppen, Modulektionen und Module.

- 5 Durch Zusammenfügen von einzeln vorgefertigten Baugruppen
entstehen Modulektionen und durch Zusammenfügen von
Modulektionen entstehen Module. Kleinere Module wie
Stirnwände müssen nicht notwendigerweise in Modulektionen
unterteilt sein, sondern können direkt aus einzeln
10 vorgefertigten Baugruppen zusammengefügt werden.

Der gesamte Prozess der Schnellmontage des Wagenkastens kann
bei einem ausländischen Kunden vor Ort durchgeführt werden,
ohne dass dort ein komplett ausgestatteter Fertigungsstandort
15 für Schienenfahrzeuge benötigt wird. Auch der Schulungsbedarf
der Monteure an einem solchen Standort wird stark reduziert,
insbesondere durch Eliminierung schweißtechnischer
Ausbildungen und Abschaffung des typspezifischen
Vorrichtungsbaus. Aufgrund der Einfachheit der beim Kunden
20 durchgeführten Montageschritte wird der Export von Know-How
minimiert.

Die einzeln vorgefertigten Baugruppen, die in
Schnellmontagetechnik zusammengefügt Modulektionen und die
25 direkt aus vorgefertigten Baugruppen zusammengefügt kleinen
Module sind maximal so bemessen, dass eine Verpackung in
Containern möglich ist. Somit kann die technisch
anspruchsvolle Fertigung der Baugruppen und wahlweise auch
die Herstellung von Modulektionen wie Fensterfelder oder die
30 Herstellung kleiner Module wie Stirnwände beim Hersteller
erfolgen. Die anschließenden Montageschritte des Wagenkastens
können beim Kunden vor Ort durchgeführt werden. Durch die
Containerfähigkeit der einzeln vorgefertigten Baugruppen

6

sowie der Modulektionen und der direkt aus vorgefertigten Baugruppen hergestellten kleinen Module verbindet die vorliegende Erfindung das Konzept der Modularisierung mit dem Anspruch des Local-Content unter Einbehaltung des wesentlichen Know-Hows beim Hersteller.

Alle verwendeten Schnellverbindungselemente und speziell konstruierten Verbindungsbaugruppen bilden lösbare Verbindungen. Im Schadensfall kann somit bei der Demontage von Baugruppen auf Trennschneidverfahren und auf thermische Trennverfahren verzichtet werden. Bei der Montage von vorgefertigten Ersatzbaugruppen stehen die zum Kaltfügen benötigten Schnittstellen in vollem Umfang zur Verfügung, so dass auf thermische Fügeverfahren ebenfalls verzichtet werden kann.

Grundlage der beschriebenen Schnellmontagetechnik ist die hinreichend genaue Herstellung der vorgefertigten Baugruppen. Dies wird erreicht durch Konstruktion der Baugruppen mittels dreidimensionaler parametrischer Computer-Aided-Design-Technologie (CAD) und Übertragung der so erzeugten CAD-Modelldaten auf rechnergestützte Fertigungsprozesse wie Laserschneiden, Laserschweißen oder CNC-Freiformbiegen.

Bei der vorliegenden Erfindung wird das Prinzip konstruktiv festgelegter Varianten einzelner Module abgeschafft. Stattdessen wird den Variablen von Modulen und Modulektionen eine Bandbreite zugewiesen, innerhalb welcher sie frei veränderbar sind. Grundlage dieses neuen Fertigungsprinzips ist die Montage von Modulen und Modulektionen aus einzeln vorgefertigten Baugruppen. Dabei wird unterschieden zwischen unveränderbaren Baugruppen und veränderbaren Baugruppen. Ein Beispiel für unveränderbare Baugruppen sind die speziell

konstruierten Verbindungsbaugruppen. Eine veränderbare Baugruppe ist z. B. das üblicherweise als Rechteckrohr ausgebildete vertikal verlaufende mechanisch tragende Profil eines Fensterfeldes mit angebundenen Einzelteilen von

5 speziell konstruierten Verbindungsbaugruppen. Für dieses Profil werden keine Varianten mit unterschiedlichem - aber jeweils festem - Krümmungsradius entwickelt, sondern es sind mit Hilfe der oben beschriebenen rechnergestützten

10 Fertigungsverfahren innerhalb einer definierten Bandbreite alle denkbaren Radien ohne zusätzliches Engineering und ohne erhöhten logistischen Aufwand realisierbar. Somit können die Module durch die veränderbaren Baugruppen innerhalb einer definierten Bandbreite frei variiert werden. Hierdurch erreichen die Produkte ein Höchstmaß an Individualisierung.

15 Bei der vorliegenden Erfindung kommt eine differentiale Bauart zur Anwendung. Grundlage dieser Bauart ist die prinzipielle Gliederung jeder Modulsektion und jedes direkt aus vorgefertigten Baugruppen zusammengefügtens Moduls in ein

20 aus einzeln vorgefertigten Baugruppen mittels Schnellmontagetechnik zusammengefügtens statisch tragendes Leichtbauskelett sowie einer äußeren und inneren Verkleidung, die ebenfalls in Schnellmontagetechnik auf das Skelett montiert werden. Das Leichtbauskelett besteht vorzugsweise

25 aus Metall oder faserverstärktem Kunststoff. Die Schnellverbindungselemente und die speziell konstruierten Verbindungsbaugruppen des kaltgefügtens Leichtbauskeletts bilden ein Rasterfeld von Verbindungspunkten für den Anschluss der inneren und äußeren Verkleidungen. So werden

30 bei der Montage des Skeletts z. B. Blindnietmuttern verwendet, die ihrerseits Gewinde zum Anschluss der Verkleidungen aufweisen. Das Anbringen zusätzlicher Verbindungselemente mittels thermischer Verfahren entfällt.

- Wie oben beschrieben, gehören die speziell konstruierten Verbindungsbaugruppen zu den unveränderbaren Baugruppen. Die Verbindungsbaugruppen sind standardisiert, d. h. es gibt ein festes Sortiment, mit dem jede Funktion und jede mechanische Beanspruchung von Fügstellen innerhalb der Fahrzeugstruktur erfüllt werden kann. Bei den Einzelteilen der Verbindungsbaugruppen handelt es sich vorzugsweise um metallische Gussteile oder spanend bearbeitete Metallteile, die insbesondere mittels verzugsarmer Laserschweißtechnik an einzelnen vorgefertigte Skelettbaugruppen angebunden werden. Die Einzelteile und somit auch die angebundenen Baugruppen werden in Schnellmontagetechnik zusammengefügt.
- 15 In einer Zwischenstufe der Schnellmontage werden die Module oder Modulsektionen mit den zugehörigen Einbaukomponenten ausgestattet. Dies sind beispielsweise die Fenster sowie Beschallungs-, Beleuchtungs-, Belüftungs-, Klimatisierungs- und Anzeigegeräte. Weiterhin werden die Module oder Modulsektionen mit den erforderlichen elektrischen, pneumatischen, hydraulischen oder optischen Leitungen sowie mit den entsprechenden Verbindungselementen für die Kupplung der Leitungen beim weiteren Montageprozess ausgestattet. Die einzelnen Module oder Modulsektionen werden soweit vormontiert, dass sie vor dem Zusammenfügen vollständig auf Funktion und Qualität vorgeprüft werden können. Durch die freie Zugänglichkeit der Module oder Modulsektionen bei den Prüfungen sowie durch den geringen Demontage- und Montageaufwand bei der Fehlerbeseitigung wird die Durchlaufzeit bei der Fahrzeugherstellung minimiert. Bei der Inbetriebnahme des fertigen Fahrzeugs wird eine weitere Zeitersparnis dadurch erreicht, dass Fehler nur noch im

Bereich der Fügstellen der Module oder Modulektionen zu suchen sind.

Jeder Modul und jede Modulektion kann in die für die
5 Fertigung günstigste Position gebracht werden. Hierdurch wird
die Zugänglichkeit und die Ergonomie bei der Fertigung
optimiert. Weiterhin ist die Montage eines Moduls oder einer
Modulektion unabhängig vom Montagezustand anderer Module und
Modulektionen. Durch die Schnellmontagetechnik, die günstige
10 Positionierung und die unabhängige Durchführung paralleler
Montageschritte an den einzelnen Modulen und Modulektionen
wird die Durchlaufzeit bei der Fahrzeugherstellung weiter
verkürzt. Somit liegt im Vergleich zu konventionellen
Herstellungsverfahren eine geringere Kapitalbindung vor.

15

Im weiteren wird die Erfindung anhand eines
Ausführungsbeispiels näher beschrieben, das in der Zeichnung
prinzipartig dargestellt ist. Es zeigen

- 20 Fig. 1 einen Teil eines Wagenkastens in perspektivischer
Ansicht,
Fig. 2 den Wagenkasten nach Fig. 1 in einer
Explosionsdarstellung,
Fig. 3 ein Fensterfeld als Modulektion eines
25 Seitenwandmoduls in perspektivischer, gegenüber
Fig. 1 und 2 vergrößerter Ansicht,
Fig. 4 Profilbaugruppen und Blechbaugruppen des
Fensterfeldes nach Fig. 3 in Explosionsdarstellung.

- 30 In dem Ausführungsbeispiel der vorliegenden Erfindung besteht
das statisch tragende Leichtbauskelett aus einzeln
vorgefertigten Profilbaugruppen 8 und einzeln vorgefertigten
Blechbaugruppen 9. Sowohl die Profilbaugruppen 8 als auch die

Blechbaugruppen 9 weisen alle zum schnellmontagefähigen Fügen erforderlichen Zuschnitte, Bohrungen und Verformungen sowie angebundene Einzelteile von speziell konstruierten Verbindungsbaugruppen auf. Die Profile und Bleche werden aus austenitischem Edelstahl gefertigt. Die Zuschnitte und Bohrungen werden mit einer CNC-gesteuerten Laserschneideanlage durchgeführt. Die Profile werden mit CNC-gesteuerten Freiformbiegemaschinen verformt. Die jeweiligen CNC-Daten werden rechnergestützt aus den dreidimensionalen CAD-Modelldaten erzeugt. Die Einzelteile der speziell konstruierten Verbindungsbaugruppen sind vorzugsweise Feingussteile aus nichtrostendem Duplexstahl oder werden mittels spanender Bearbeitung aus Edelstahlrohlingen hergestellt. Das Anbinden der Einzelteile an die Profile erfolgt durch verzugsarmes Laserschweißen.

Ein Beispiel für eine einzeln vorgefertigte Profilbaugruppe (siehe Fig. 3 und 4) ist ein als Rechtskantrohr ausgebildetes Profil 8 mit stirnflächenseitig angeordneten Einzelteilen von Verbindungsbaugruppen 11 und 12, das in den als Fensterfeldern 2 bezeichneten Modulsektionen eines Seitenwandmoduls vertikal verläuft. Die Herstellung dieser Baugruppe erfolgt in vier Schritten. Zunächst wird das Profil in einer CNC-gesteuerten Laserschneideanlage abgelängt. In der gleichen Anlage werden nach dem Zuschnitt die Bohrungen eingebracht. Anschließend wird das zugeschnittene und gebohrte Profil in einer CNC-gesteuerten Freiformbiegemaschine entsprechend dem gewünschten Seitenwandradius gebogen. Zuletzt werden durch Laserschweißungen die Einzelteile von Verbindungsbaugruppen 11 und 12 an den beiden Stirnflächen des Profils angebunden.

Ein Beispiel für eine einzeln vorgefertigte Blechbaugruppe 9 ist ein Schublech eines Fensterfeldes 2. Auch hier erfolgt der Zuschnitt und das Bohren auf einer CNC-gesteuerten Laserschneideanlage. Da die CNC-Daten rechnergestützt aus den dreidimensionalen CAD-Modelldaten erzeugt werden, ist bei der Plazierung der Zuschnitte und Bohrungen bereits der anschließende Abkant- und Biegeprozess berücksichtigt.

Aus den einzeln vorgefertigten Profilbaugruppen 8 und den einzeln vorgefertigten Blechbaugruppen 9 werden in Schnellmontagetechnik mit Blindnietmuttern 10, Schließringbolzen 7, Nieten und Stanznieten sowie speziell konstruierten Verbindungsbaugruppen 5 und 6 die tragenden Leichtbauskelette von Modulsektionen und Modulen hergestellt. Auch hier soll das Fensterfeld eines Seitenwandmoduls 2 als Beispiel dienen. Die einzeln vorgefertigten Blechbaugruppen 9 werden mit Blindnietmuttern 10 an die einzeln vorgefertigten Profilbaugruppen 8 angebunden. Dabei werden ausschließlich die in die Bleche und Profile bei der Vorfertigung der Blech- und Profilbaugruppen eingebrachten Bohrungen verwendet. Hierdurch erlangt das Fensterfeld 2 ohne typspezifische Vorrichtung automatisch seine Endgeometrie. Benachbarte Bleche werden entlang gegenseitiger Überlappungen mit Stanznieten verbunden. Auf entsprechende Weise werden die Leichtbauskelette der Modulsektionen des Dachmoduls 1 und die Leichtbauskelette der Stirnwandmodule 4 sowie die Leichtbauskelette der Türmodule und des Kopfmoduls hergestellt. An die Modulsektionen des Untergestellmoduls 3 werden zusätzlich die vorgefertigten Langträger- Profilbaugruppen 13 mittels Schließringbolzenverbindungen 7 angebunden.

Erfindungsgemäß werden die Modulsektionen und Module vor dem Zusammenfügen komplett ausgestattet mit der inneren und äußeren Verkleidung sowie den zugehörigen Einbaukomponenten wie Fenster, Beschallungs-, Beleuchtungs-, Belüftungs-, Klimatisierungs- und Anzeigeräte. Außerdem werden die elektrischen, hydraulischen, pneumatischen und optischen Leitungen sowie die entsprechenden Verbindungselemente für die Kupplung der Leitungen beim weiteren Montageprozess angebracht. Die Montage der inneren und äußeren Verkleidung erfolgt durch Kaltfügetechnik mit Schrauben oder Nieten. Dabei bilden die Schnellverbindungselemente und die speziell konstruierten Verbindungsbaugruppen der statisch tragenden Leichtbauskelette Rasterfelder von Verbindungspunkten für den Anschluss der Verkleidungen. Auch dies sei am Beispiel eines Fensterfeldes 2 näher erläutert. Die zum Zusammenfügen von einzelnen vorgefertigten Blechbaugruppen 9 und Profilbaugruppen 8 des statisch tragenden Leichtbauskeletts verwendeten Blindnietmuttern 10 weisen Gewinde auf, an denen die Verkleidungselemente angebunden werden. Die elektrischen, pneumatischen, hydraulischen und optischen Leitungen werden vorzugsweise zwischen dem Leichtbauskelett und der inneren Verkleidung angebracht. Die Befestigung sowohl der Leitungen als auch der Einbaukomponenten kann am Leichtbauskelett und/oder an der inneren Verkleidung erfolgen.

Die komplett ausgestatteten Modulsektionen werden in Schnellmontagetechnik zum Modul zusammengefügt. Beispielfhaft sei dies wieder an Fensterfeldern 2 erläutert, die zum Seitenwandmodul zusammengefügt werden. In die vertikal und bündig mit dem Außenrand eines Fensterfeldes verlaufenden Profile wurden während der Vorfertigung der Profilbaugruppen buchsenförmige Einzelteile von speziell konstruierten Verbindungsbaugruppen 14 durch Laserschweißungen eingebracht.

Zwei nebeneinander liegende Fensterfelder 2 werden durch Verbindung dieser Einzelteile mittels Schnellmontagetechnik zusammengefügt. Zur Schnellmontage wird hier eine speziell konstruierte Schraubverbindung verwendet, welche die
5 entsprechende Verbindungsbaugruppe komplettiert. Die elektrischen, hydraulischen, pneumatischen und optischen Leitungen werden durch Zusammenfügen der zugehörigen Verbindungselemente gekuppelt. Nach Verbindung aller Fensterfelder ist der komplette Seitenwandmodul
10 fertiggestellt. Auf entsprechende Weise werden die Modulsektionen des Dach- und Untergestellmoduls zu den entsprechenden Gesamtmodulen zusammengefügt.

Die komplett ausgestatteten Module werden in
15 Schnellmontagetechnik zur Gesamtstruktur des Wagenkastens zusammengefügt. Dieser Fertigungsschritt sei am Beispiel des Verbindens von Seitenwandmodul und Dachmodul erläutert. An die in vertikaler Richtung des Wagenkastens verlaufenden Profile eines Fensterfeldes wurden während der Vorfertigung
20 der Profilbaugruppen an solchen Stirnflächen, die bündig mit dem Außenrand eines Fensterfeldes liegen, Einzelteile von Verbindungsbaugruppen 11 und 12 durch Laserschweißungen angebunden. An die quer zur Längsachse des Wagenkastens verlaufenden Profile der Modulsektionen des Dachmoduls 15
25 wurden während der Vorfertigung der Profilbaugruppen an solchen Stirnflächen, die bündig mit dem Außenrand des Dachmoduls liegen, die Gegenstücke dieser Einzelteile durch Laserschweißungen angebunden. Die Einzelteile sind an
Seitenwandmodul und Dachmodul geometrisch korrespondierend
30 angeordnet und werden mit speziell konstruierten Schraubenverbindungen zusammengefügt. Diese Schraubenverbindungen komplettieren die speziell konstruierte Verbindungsbaugruppe 5 zur Verbindung von Dachmodul und

14

Seitenwandmodul. Analog werden Seitenwandmodul und
Untergestell mit speziell konstruierten Verbindungsbaugruppen
6 zusammengefügt. Nach Kaltfügen aller Module auf
entsprechende Weise ist der komplette Wagenkastenteil
5 fertiggestellt.

Patentansprüche

1. Modular aufgebauter Wagenkasten für großräumige
Fahrzeuge, insbesondere Schienenfahrzeuge zur
5 Personenbeförderung, dadurch gekennzeichnet, dass die Module
des Wagenkastens unterteilt sind in Modulsektionen (1, 2, 3)
und einzeln vorgefertigte Baugruppen (8, 9), wobei die Module
durch Zusammenfügen der einzeln vorgefertigten Baugruppen (8,
9) zu Modulsektionen (1, 2, 3) und anschließendes
10 Zusammenfügen der Modulsektionen gebildet sind.
2. Wagenkasten nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet,
dass die Module unterteilt sind in einzeln vorgefertigte
Baugruppen, wobei die Module durch Zusammenfügen der einzeln
15 vorgefertigten Baugruppen gebildet sind.
3. Wagenkasten nach Anspruch 1 oder 2, dadurch
gekennzeichnet, dass die einzeln vorgefertigten Baugruppen
(8, 9) und die Modulsektionen (1, 2, 3) lösbar zusammengefügt
20 sind.
4. Wagenkasten nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch
gekennzeichnet, dass die Modulsektionen (1, 2, 3) und die
direkt aus einzeln vorgefertigten Baugruppen hergestellten
25 Module (4) gegliedert sind in ein aus einzeln vorgefertigten
Baugruppen zusammengefügt statisch tragendes
Leichtbauskelett sowie einer äußeren Verkleidung und einer
inneren Verkleidung, die jeweils auf das Skelett montiert
werden.
- 30 5. Wagenkasten nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet,
dass die Leichtbauskelette der Module und Modulsektionen aus

metallischen Werkstoffen oder faserverstärktem Kunststoff bestehen.

5 6. Wagenkasten nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass die Modulsektionen (1, 2, 3) und die direkt aus einzeln vorgefertigten Baugruppen hergestellten Module (4) vor dem Zusammenfügen komplett ausgestattet werden mit der inneren und der äußeren Verkleidung sowie den zugehörigen Einbaukomponenten wie Fenster, Beschallungs-, 10 Beleuchtungs-, Belüftungs-, Klimatisierungs- und Anzeigegeräte.

15 7. Wagenkasten nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, dass die Modulsektionen (1, 2, 3) und die direkt aus einzeln vorgefertigten Baugruppen hergestellten Module (4) vor dem Zusammenfügen mit den erforderlichen elektrischen, pneumatischen, hydraulischen und optischen Leitungen sowie mit den entsprechenden Verbindungselementen für die Kupplung der Leitungen beim weiteren Montageprozess 20 ausgestattet werden.

25 8. Wagenkasten nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, dass die einzeln vorgefertigten Baugruppen in unveränderbare und veränderbare Baugruppen unterteilt sind.

9. Wagenkasten nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, dass die Baugruppen mit dreidimensionaler parametrischer Computer-Aided-Design-Technologie konstruiert werden, die dabei erzeugten Computer-Aided-Design-Modelldaten zur 30 Herstellung der Baugruppen auf rechnergestützte Fertigungsprozesse, wie Laserschneiden, Laserschweißen und Freiformbiegen, übertragen werden und die Variablen der veränderbaren Baugruppen beim hier beschriebenen

17

Herstellungsprozess innerhalb einer definierten Bandbreite frei wählbar sind.

10. Wagenkästen nach einem der Ansprüche 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, dass die einzeln vorgefertigten Baugruppen (8, 9) containerfähige Abmessungen aufweisen.
11. Wagenkasten nach einem der Ansprüche 1 bis 10, dadurch gekennzeichnet, dass die Modulsektionen (1, 2, 3) und die direkt aus einzeln vorgefertigten Baugruppen zusammengefügt Module (4) containerfähige Abmessungen aufweisen.
12. Verfahren zur Herstellung eines modular aufgebauten Wagenkasten für großräumige Fahrzeuge, insbesondere Schienenfahrzeuge zur Personenbeförderung, dadurch gekennzeichnet, dass das Zusammenfügen der einzeln vorgefertigten Baugruppen zu Modulsektionen oder Modulen und das Zusammenfügen der Modulsektionen zu Modulen sowie das Zusammenfügen der Module zum kompletten Wagenkasten durch Kaltfügen mit Schnellverbindungselementen und speziell konstruierten Verbindungsbaugruppen erfolgt.
13. Verfahren nach Anspruch 12, dadurch gekennzeichnet, dass das Zusammenfügen der einzeln vorgefertigten Baugruppen zu Modulsektionen oder Modulen und das Zusammenfügen der Modulsektionen zu Modulen sowie das Zusammenfügen der Module zum kompletten Wagenkasten ohne typspezifische Vorrichtungen erfolgt.
14. Verfahren nach Anspruch 12 oder 13, dadurch gekennzeichnet, dass Schnellverbindungselemente wie Niete, Blindnietmuttern, Stanzniete oder Schließringbolzen verwendet werden.

15. Verfahren nach einem der Ansprüche 12 bis 14, dadurch gekennzeichnet, dass speziell konstruierte Verbindungsbaugruppen verwendet werden, deren Einzelteile aus
- 5 metallischen Werkstoffen bestehen, die durch wärmearme thermische Fügeverfahren wie Laserschweißen an einzeln vorgefertigte Baugruppen angebunden werden und in Kaltfügetechnik zusammengefügt werden.
- 10 16. Verfahren nach Anspruch 15, dadurch gekennzeichnet, dass mit einem festen Sortiment von speziell konstruierten Verbindungsbaugruppen jede Funktion und jede mechanische Beanspruchung von Fügestellen innerhalb der Fahrzeugstruktur erfüllt werden kann.
- 15 17. Verfahren nach einem der Ansprüche 12 bis 16, dadurch gekennzeichnet, dass die innere und die äußere Verkleidung der Modulektionen und der direkt aus einzeln vorgefertigten Baugruppen zusammengefügt Module an
- 20 Schnellverbindungselementen und speziell konstruierten Verbindungsbaugruppen des Leichbauskletts mittels Kaltfügetechnik angebunden wird.
- 25 18. Verfahren nach einem der Ansprüche 12 bis 17, dadurch gekennzeichnet, dass die komplett ausgestatteten Modulektionen und die komplett ausgestatteten direkt aus einzeln vorgefertigten Baugruppen zusammengefügt Module vor dem Zusammenfügen einzeln auf Funktion und Qualität geprüft werden.

FIG 1

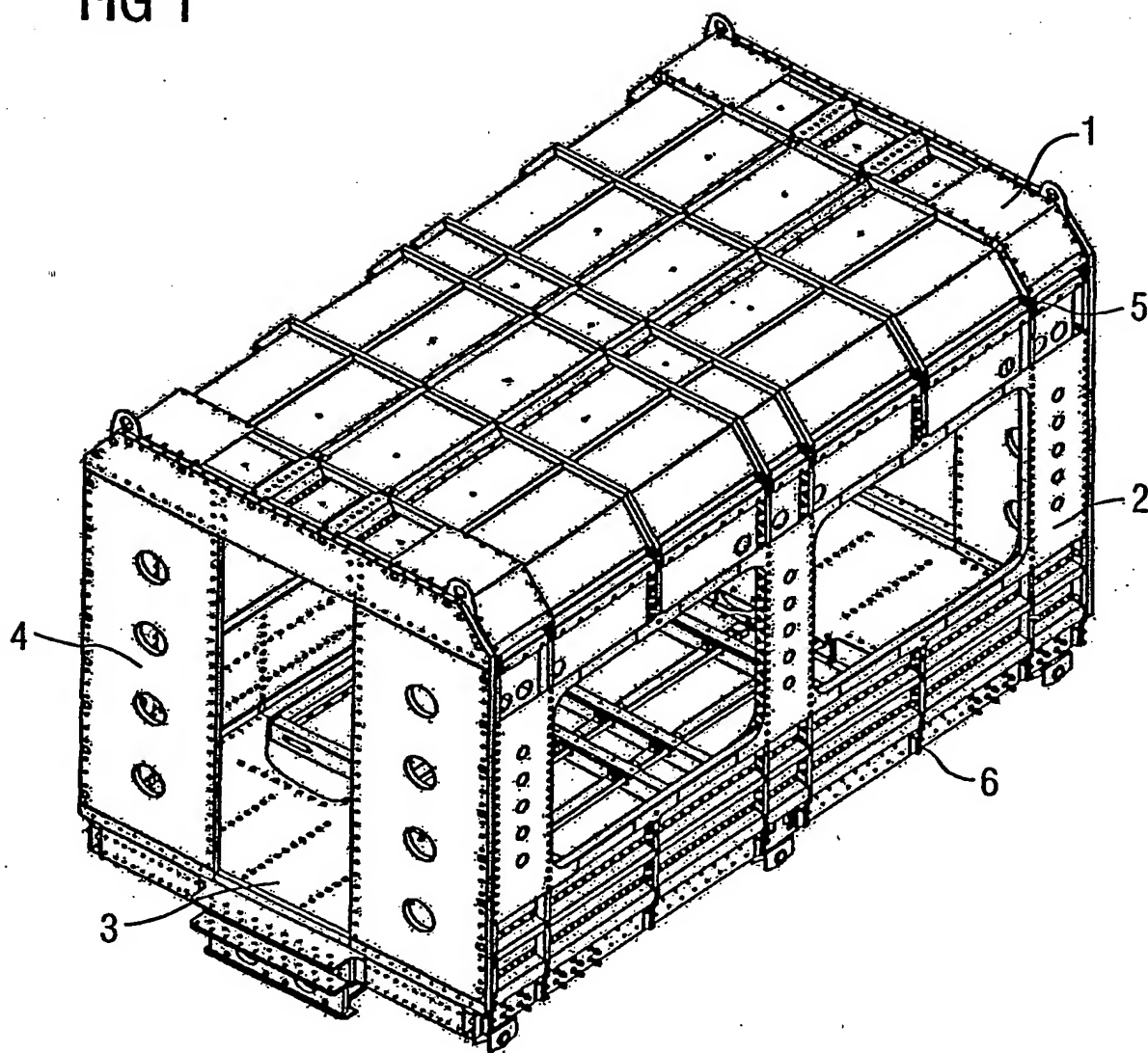


FIG 2

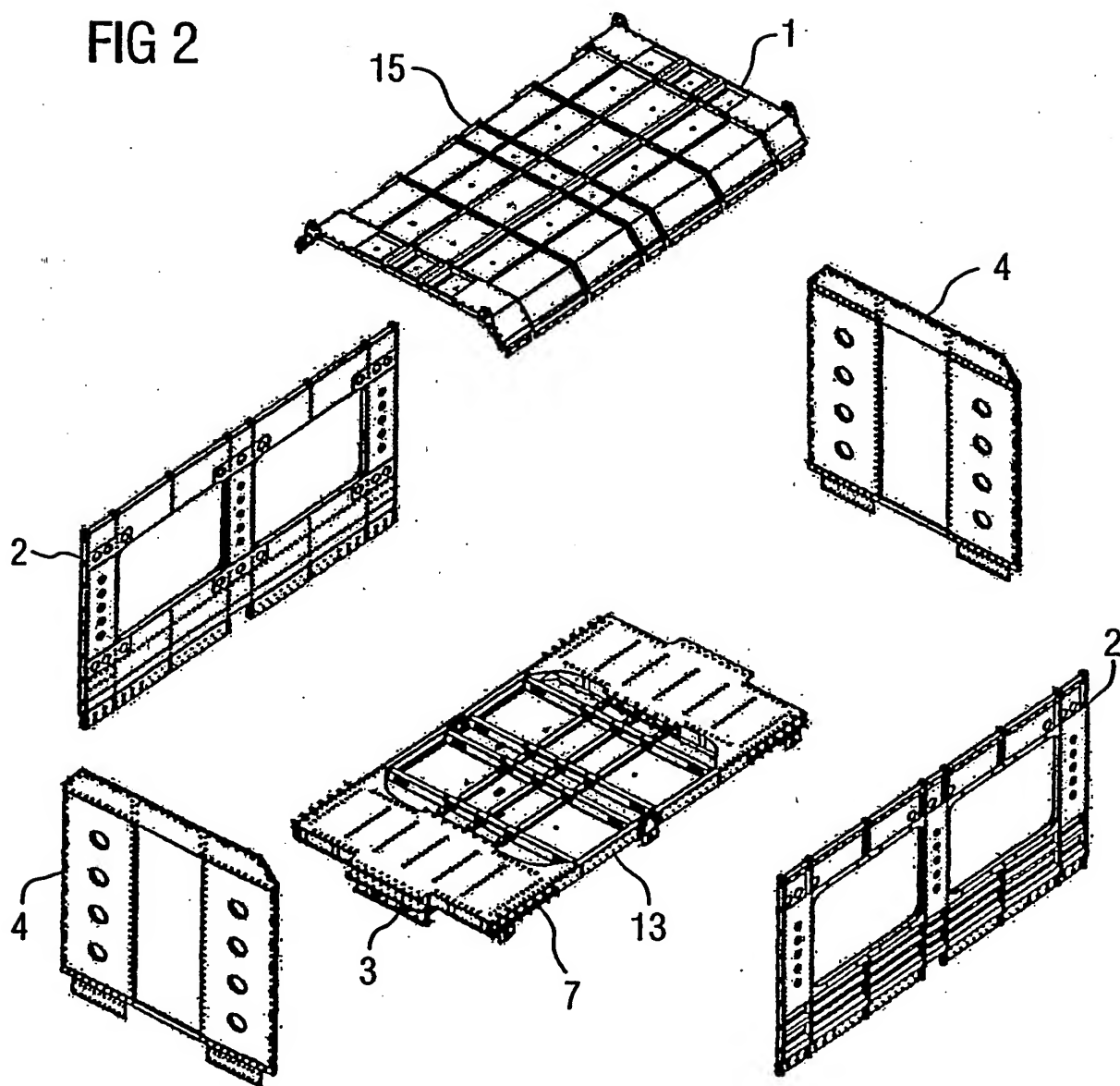
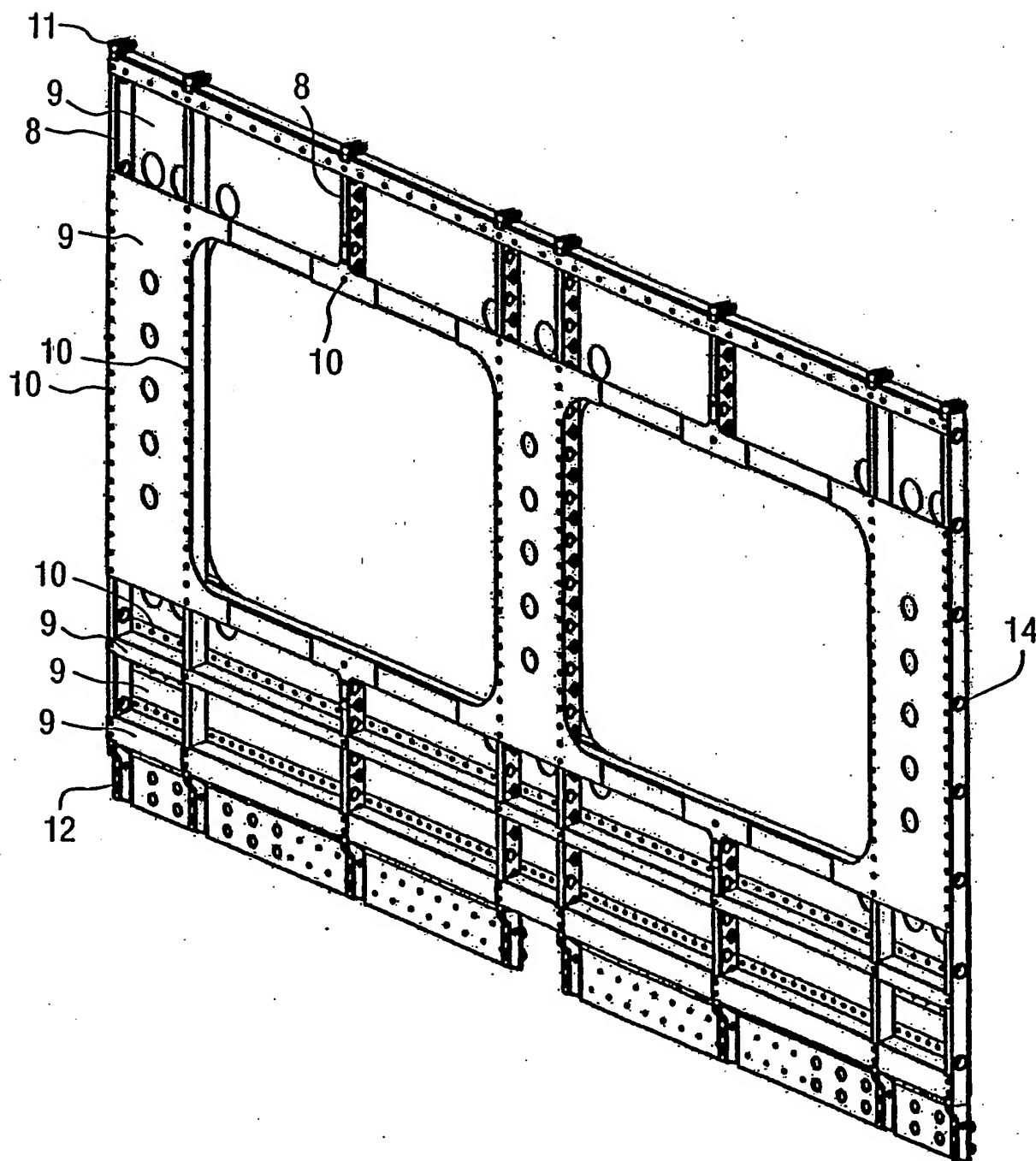


FIG 3



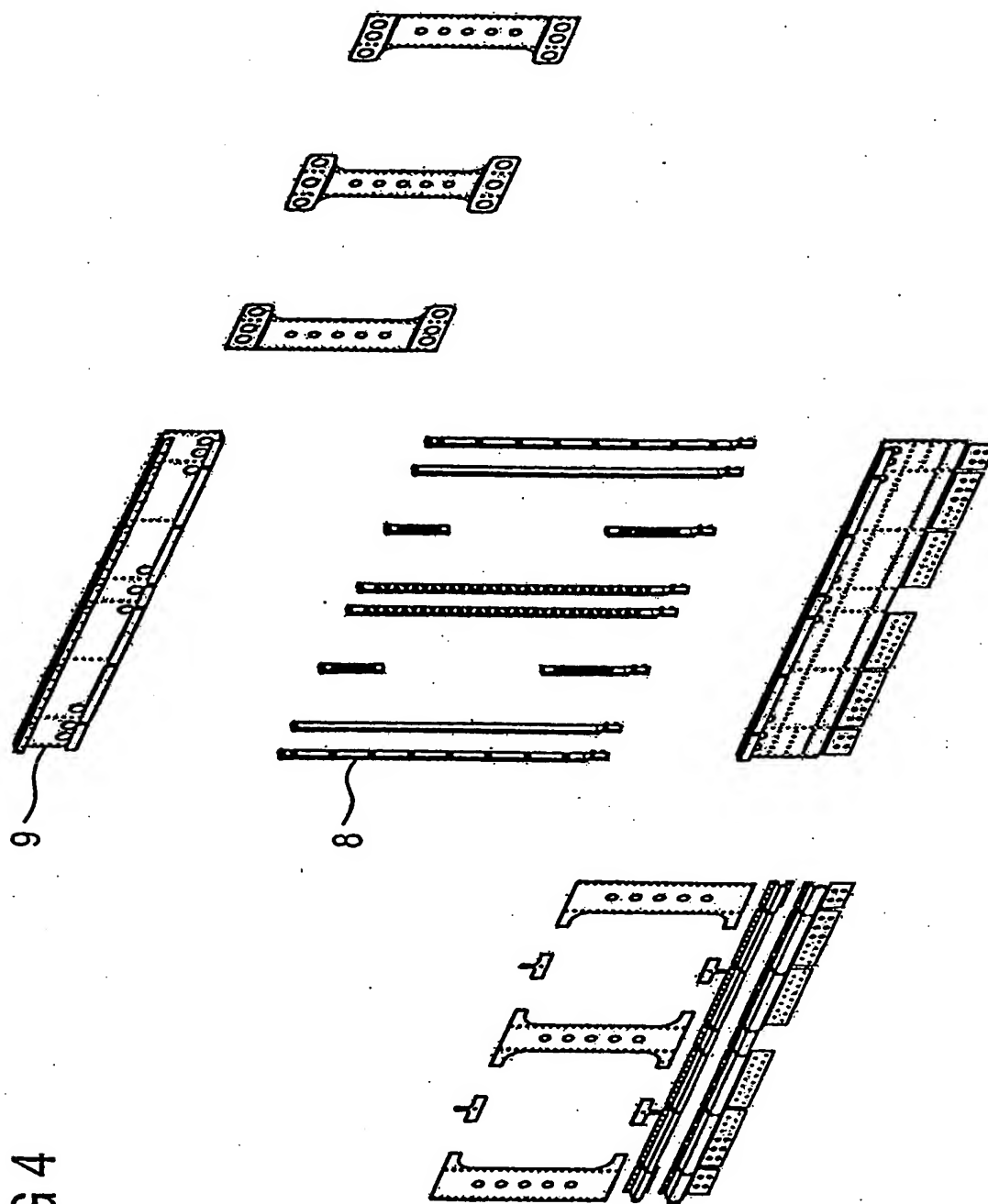


FIG 4

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No

PCT 03/04120

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER
IPC 7 B61D17/04 B62D31/02

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)

IPC 7 B61D B62D

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the International search (name of data base and, where practical, search terms used)

EPO-Internal, WPI Data

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	DE 195 38 793 A (WAGGONFABRIK TALBOT GMBH & CO) 24 April 1997 (1997-04-24) the whole document	1-18
X	WO 02/058981 A (VON WERNE DIRK ; BOMBARDIER TRANSP GMBH (DE); FORSBERG PER (SE); KARLS) 1 August 2002 (2002-08-01) the whole document	1-18
X	EP 1 199 238 A (DAIMLERCHRYSLER RAIL SYSTEMS) 24 April 2002 (2002-04-24) the whole document	1-18
X	EP 1 138 567 A (SIEMENS DUEWAG GMBH ; INVENT GMBH (DE)) 4 October 2001 (2001-10-04) the whole document	1-18
-/-		

☒ Further documents are listed in the continuation of box C.

☒ Patent family members are listed in annex.

* Special categories of cited documents :

- "A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
- "E" earlier document but published on or after the international filing date
- "L" document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
- "O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
- "P" document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

- "T" later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
- "X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
- "Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.
- "&" document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

3 May 2004

Date of mailing of the international search report

10/05/2004

Name and mailing address of the ISA

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Fuchs, A

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen

PCT/DE 03/04120

A. KLASSIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSSTANDES
IPK 7 B61D17/04 B62D17/02

Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPK) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPK

B. RECHERCHIERTE GEBIETE

Recherchierte Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)
IPK 7 B61D B62D

Recherchierte aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)

EPO-Internal, WPI Data

C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	DE 195 38 793 A (WAGGONFABRIK TALBOT GMBH & CO) 24. April 1997 (1997-04-24) das ganze Dokument	1-18
X	WO 02/058981 A (VON WERNE DIRK ; BOMBARDIER TRANSP GMBH (DE); FORSBERG PER (SE); KARLS) 1. August 2002 (2002-08-01) das ganze Dokument	1-18
X	EP 1 199 238 A (DAIMLERCHRYSLER RAIL SYSTEMS) 24. April 2002 (2002-04-24) das ganze Dokument	1-18
X	EP 1 138 567 A (SIEMENS DUEWAG GMBH ; INVENT GMBH (DE)) 4. Oktober 2001 (2001-10-04) das ganze Dokument	1-18
	-/-	

☒ Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen

☒ Siehe Anhang Patentfamilie

* Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :

"A" Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist

"E" älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist

"L" Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)

"O" Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht

"P" Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist

"T" Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist

"X" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden

"Y" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist

"Z" Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

Datum des Abschlusses der internationalen Recherche

3. Mai 2004

Absenddatum des internationalen Recherchenberichts

10/05/2004

Name und Postanschrift der Internationalen Recherchenbehörde
Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax (+31-70) 340-3016

Bevollmächtigter Bediensteter

Fuchs, A

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen

ST/DE 03/04120

C.(Fortsetzung) ALS WESENTLICHE GESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	US 4 209 892 A (HOFSTAEDTER GERARD F ET AL) 1. Juli 1980 (1980-07-01) das ganze Dokument	1-18
X	FR 2 706 406 A (GEC ALSTHOM TRANSPORT SA) 23. Dezember 1994 (1994-12-23) das ganze Dokument	1-18

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Angaben zu Veröffentlichungen, die zur selben Patentfamilie gehören

Internationales Aktenzeichen

PCT/DE 03/04120

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument		Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
DE 19538793	A	24-04-1997	DE 19538793 A1	24-04-1997
			AT 179659 T	15-05-1999
			BR 9611106 A	13-07-1999
			CA 2235163 A1	24-04-1997
			CN 1200089 A	25-11-1998
			WO 9714596 A1	24-04-1997
			DE 29521230 U1	13-02-1997
			DE 59601839 D1	10-06-1999
			EP 0855978 A1	05-08-1998
			JP 11510768 T	21-09-1999
			JP 3219278 B2	15-10-2001
WO 02058981	A	01-08-2002	SE 521440 C2	04-11-2003
			EP 1353832 A1	22-10-2003
			SE 0100230 A	27-07-2002
			WO 02058981 A1	01-08-2002
EP 1199238	A	24-04-2002	DE 10053125 A1	08-05-2002
			EP 1199238 A2	24-04-2002
EP 1138567	A	04-10-2001	DE 10015663 A1	18-10-2001
			EP 1138567 A2	04-10-2001
US 4209892	A	01-07-1980	AR 227138 A1	30-09-1982
			AU 529694 B2	16-06-1983
			AU 4995779 A	21-02-1980
			BE 878286 A1	18-02-1980
			BR 7905327 A	22-04-1980
			CA 1169388 A1	19-06-1984
			DE 2933427 A1	28-02-1980
			ES 483474 A1	01-03-1980
			FR 2433448 A1	14-03-1980
			IT 1120519 B	26-03-1986
			JP 1150620 C	14-06-1983
			JP 55029698 A	03-03-1980
			JP 57039986 B	24-08-1982
			MX 152366 A	08-07-1985
			NZ 191340 A	07-09-1982
			PT 70072 A	01-09-1979
			ZA 7904214 A	27-08-1980
FR 2706406	A	23-12-1994	FR 2706406 A1	23-12-1994

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No

PCT/02/03/04120

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER

IPC 7 B61D17/04 B62D31/02

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)

IPC 7 B61D B62D

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)

EPO-Internal, WPI Data

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	DE 195 38 793 A (WAGGONFABRIK TALBOT GMBH & CO) 24 April 1997 (1997-04-24) the whole document	1-18
X	WO 02/058981 A (VON WERNE DIRK ; BOMBARDIER TRANSP GMBH (DE); FORSBERG PER (SE); KARLS) 1 August 2002 (2002-08-01) the whole document	1-18
X	EP 1 199 238 A (DAIMLERCHRYSLER RAIL SYSTEMS) 24 April 2002 (2002-04-24) the whole document	1-18
X	EP 1 138 567 A (SIEMENS DUEWAG GMBH ; INVENT GMBH (DE)) 4 October 2001 (2001-10-04) the whole document	1-18
	-/-	

☒ Further documents are listed in the continuation of box C.☒ Patent family members are listed in annex.

* Special categories of cited documents :

"A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance

"E" earlier document but published on or after the international filing date

"L" document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)

"O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means

"P" document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

"T" later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention

"X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone

"Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.

"&" document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

3 May 2004

Date of mailing of the international search report

10/05/2004

Name and mailing address of the ISA

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax: (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Fuchs, A

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No

PCT/03/04120

C.(Continuation) DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	US 4 209 892 A (HOFSTAEDTER GERARD F ET AL) 1 July 1980 (1980-07-01) the whole document	1-18
X	FR 2 706 406 A (GEC ALSTHOM TRANSPORT SA) 23 December 1994 (1994-12-23) the whole document	1-18

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

International Application No

PC/E 03/04120

Patent document cited in search report		Publication date	Patent family member(s)	Publication date
DE 19538793	A	24-04-1997	DE 19538793 A1	24-04-1997
			AT 179659 T	15-05-1999
			BR 9611106 A	13-07-1999
			CA 2235163 A1	24-04-1997
			CN 1200089 A	25-11-1998
			WO 9714596 A1	24-04-1997
			DE 29521230 U1	13-02-1997
			DE 59601839 D1	10-06-1999
			EP 0855978 A1	05-08-1998
			JP 11510768 T	21-09-1999
			JP 3219278 B2	15-10-2001
WO 02058981	A	01-08-2002	SE 521440 C2	04-11-2003
			EP 1353832 A1	22-10-2003
			SE 0100230 A	27-07-2002
			WO 02058981 A1	01-08-2002
EP 1199238	A	24-04-2002	DE 10053125 A1	08-05-2002
			EP 1199238 A2	24-04-2002
EP 1138567	A	04-10-2001	DE 10015663 A1	18-10-2001
			EP 1138567 A2	04-10-2001
US 4209892	A	01-07-1980	AR 227138 A1	30-09-1982
			AU 529694 B2	16-06-1983
			AU 4995779 A	21-02-1980
			BE 878286 A1	18-02-1980
			BR 7905327 A	22-04-1980
			CA 1169388 A1	19-06-1984
			DE 2933427 A1	28-02-1980
			ES 483474 A1	01-03-1980
			FR 2433448 A1	14-03-1980
			IT 1120519 B	26-03-1986
			JP 1150620 C	14-06-1983
			JP 55029698 A	03-03-1980
			JP 57039986 B	24-08-1982
			MX 152366 A	08-07-1985
			NZ 191340 A	07-09-1982
			PT 70072 A	01-09-1979
			ZA 7904214 A	27-08-1980
FR 2706406	A	23-12-1994	FR 2706406 A1	23-12-1994